GEOGRAFIA.==COMERCIO.

VIAS DE COMUNICACION.



EL ISTMO DE SUEZ

Y EL CAMINO DE LA INDIA (1).



Nadie ignora que bajo la denominacion de istmo de Suez se comprende esa lengua de tierra, cuyo ancho no excede de setenta y cinco millas, que separa el Mediterráneo del mar Rojo; ni hay espíritu observador que desconozca las inmensas ventajas que la apertura de un canal de comunicacion entre ambos mares proporcionaría al comercio de la India, y las nuevas garantías de seguridad que obtendria al mismo tiempo el imperio británico en aquellos paises. Desde el principio de este siglo se habian propuesto, discutido y olvidado muchos planes; y para un público indolente el córte del istmo parecia todavía un acontecimiento tan remoto como siempre. No lo era sin embargo: durante este período de cincuenta años, importantes y numerosas medidas han preparado felizmente los medios de su realiza-

(1) Este artículo traducido de los *Chamber's papers for the people* tiene para España un interés actual, no obstante que el proyecto de abrir una fácil via de comunicacion por medio del Egipto se encuentra ya en la categoría de los hechos consumados. Por otra parte sus importantes y curiosos pormenores le hacen digno de figurar en estas páginas, destinadas á comunicar á nuestros conciudadanos los adelantos de la actividad y de la ciencia humanas.

cion. Las dificultades multiplicadas que se creian inevitablemente anejas al viaje de Lóndres á Bombay ó á Madrás por el Mediterráneo y el mar Rojo, han sido sucesivamente eliminadas ó vencidas, ora por los maravillosos progresos de la ciencia, ora por los previsores esfuerzos de la administracion de la India y del gobierno de la madre patria. Todos los puntos importantes de esta grande comunicacion marítima, á escepcion de Suez que es el central, están para siempre conquistados y puestos al abrigo de todo ataque; y lo que todavía es quizá mas esencial, los peligros, la incertidumbre y la lentitud de la navegacion del mar Rojo han cesado de existir. Pocas palabras bastarán para justificar estas dos aserciones.

Tres posiciones principales dominan el camino de la India por el Egipto y pueden ser consideradas como las verdaderas llaves; tales son Gibraltar, que domina la entrada del Mediterráneo; Malta, situada en medio del angosto brazo de mar que separa la Sicilia del Africa; y Aden, colocado á la salida del mar Rojo, fuera ya del estrecho de Bab-el-Mandeb (1). Si uno de estos tres puntos, sobre todo Malta ó Aden, estuviese ocupado por una potencia que nos fuese hostil, no cabe duda que nos sería, si no imposible, muy difícil á lo menos, el sostener una guerra en el mar de las Indias, privado de su mas directa comunicacion con Inglaterra. Bien lo habia comprendido así Napoleon; y este fué uno de los principales motivos que le obligaron antes de romper la paz de Amiens, á decir á Lord Whitworth que antes de ceder la posesion de Malta á los ingleses, preferia verlos acampar en las alturas de Montmartre. Así es que solo en 1839 el gobierno de la India, aprovechando con tanta prontitud como habilidad una ocasion favorable, llegó á apoderarse de la fortaleza de Aden. Ya el uso perfeccionado del vapor habia hecho tan segura como rápida en cualquier época del año la navegacion del mar Rojo, en otro tiempo tan lenta y peligrosa. Hasta ahora habíamos oido á los marinos repetir á porfía que durante seis meses del año era imposible penetrar en este mar, mientras que durante los otros seis era imposible salir de él. Semejante lenguaje era exagerado sin duda, pero en el fondo no carecia de verdad. La estrecha cascada que se denomina mar Rojo ó golfo arábigo tiene de largo 1200 millas; está sembrada de numerosos arrecifes de coral que, colocados á distancias varias de la costa, obligan á los buques cuyo número de toneladas sea un poco considerable, á mantenerse siempre equidistantes de ambas orillas. Prolóngase desde los 30° de la-

(1) *Bab el Mandeb* quiere decir en árabe «la Puerta de las Lágrimas.»

titud hasta los 12°, en direccion de nor-nor-oeste á sud-sud-este. Durante el monzon sud-oeste del mar de las Indias (1), el viento nord-este sopla sin interrupcion desde Suez hasta el estrecho de Bab-el-Mandeb; y durante el monzon nord-este, el canal es barrido en toda su longitud por un viento recio del sur. De aquí los retrasos infinitos para la navegacion en buques de vela, cuando no se quieren subordinar sus movimientos á la variacion periódica de dos vientos que prevalecen alternativamente. Los egipcios y los árabes tienen costumbre de dejar los puertos del mar Rojo para descender hácia el Océano en sus navecillas en la época del monzon sud-oeste de la India, y verifican su retorno cuando viene el otro monzon. Marinos tan tímidos como inhábiles, no saben mas que deslizarse entre la costa y los bancos de coral. Si la brisa arrecia, se apresuran á fondear en la primera bahia que encuentran: en una palabra, emplean todavía el mismo tiempo que los antiguos, es decir, cuarenta dias, para hacer la travesia desde un estremo al otro del golfo, travesía que uno de nuestros paquebotes de vapor recorre ahora en cuatro ó cinco dias solamente. En 1775 por primera vez pasó la correspondencia de Inglaterra á Bombay por el istmo de Suez; habiendo sido favorables los vientos, los correos no emplearon mas que tres meses; y mas tarde, cuando se llegó á reducir la duracion del transporte á ochenta dias, este resultado inesperado llenó al público de sorpresa y de satisfaccion.

En 1835 se organizó un servicio de paquebotes de vapor, cuya salida se verificaba cada dos meses. Actualmente recibimos cada quincena las cartas escritas en Bombay á los veinte y siete ó veinte y ocho dias de su fecha: ¡progreso inapreciable, que promete para el porvenir otros resultados no menos brillantes! Y sin embargo, hasta el tiempo en que el teniente Waghorn, que tan bien ha merecido el reconocimiento del pais, aventuró sus perseverantes ensayos en el *Hugh-Lindsay*, se temia generalmente que el empleo de los buques de vapor en el mar Rojo fuese impracticable ó á lo menos muy costoso. Algunos, juzgando que en la esperiencia está la autoridad del saber, aconsejaban que se prefiriese el camino del Egipto á la larga travesía de tierra que comenzando en Beirut en la costa de Siria, termina en los confines del golfo Pérsico, pasando por Damasco, Balbeck, Palmira y el valle del Éufrates. El mismo M. Maclaren, tan convencido de la posibilidad de cortar el ist-

(1) El monzon sud-oeste reina desde abril hasta octubre, y el nord-este desde octubre hasta abril.

(*N. de la R.*)

mo de Suez, que declaraba que en ningun otro lugar del mundo podria producir la construccion de un canal resultados tan vastos á costa de menores sacrificios, apenas osaba prometer que si tuviese buen éxito el empleo de los paquebotes de vapor en el mar Rojo, se conseguiría atravesar en seis semanas las 7200 millas que nos separan de Bombay!—Cuando la ciencia y la energía del hombre han sabido exceder las esperanzas mas atrevidas, será una locura conceptuar insuperable el único obstáculo que de hoy mas se opone á las libres relaciones de la Europa con las inmensas regiones bañadas por los mares de la Arabia y de la India.

Es absolutamente necesario que este obstáculo desaparezca; es necesario por interés de la India, mas todavía que por el de la Gran Bretaña. No solamente los intereses materiales empeñados son enormes y se hacen incalculables desde que la navegacion de vapor y los caminos de hierro, penetrando hasta el corazon de la estensa península asiática, han comenzado á esplotar sus riquezas, sino que otras consideraciones mas elevadas que los intereses del comercio, exigen que se franquee fácil paso á los buques ingleses á través del único y angosto dique que nos separa del mar Rojo. Todos los hombres pensadores, todos los corazones honrados están conformes en reconocer que la Inglaterra no podria, no osaría abandonar actualmente las innumerables poblaciones que ha proyectado sustraer, lentamente es verdad, pero de un modo seguro, á las degradantes influencias del régimen de castas, y á las abominables crueldades de una supersticion idólatra. Cualquiera que sea el riesgo, aquellas poblaciones deben ser protegidas á toda costa, ya contra sí mismas, ya contra cualquier agresion extranjera. Es indudable, por otra parte, que la posibilidad de defender las costas de la península asiática, podrá depender algun dia de la seccion del istmo de Suez. La Rusia, todavía semi-bárbara, es la única potencia que en el estado actual del mundo, parece capaz de atacar nuestro imperio indio; y aun puede decirse que en sus consejos es tradicional este proyecto; y todavía puede añadirse, que para tentar con favorable suerte la realizacion de un acontecimiento que no sería mas que efímero, un solo medio existe practicable.—La marcha de los ejércitos rusos por tierra, con que ciertos aficionados á causar alarma nos están amenazando hace tanto tiempo, es no obstante mirada como un temor quimérico por los hombres mas instruidos en los adelantos de la ciencia militar y en las inmensas necesidades de un ejército moderno. Pero si el istmo de Suez

debiese continuar impidiendo el tránsito de nuestros buques, las hordas del Norte sabrian encontrar otra salida hácia la India y esparcirse sin obstáculo en su territorio. El czar dispone en realidad de la parte superior del Éufrates; naves cargadas de soldados podrian descender por él hasta el golfo Pérsico, pasar al Océano índico y arribar á un punto cualquiera en el litoral de las posesiones británicas, en tanto que la escuadra destinada á destruir este armamento, se consumiría en largos esfuerzos para doblar el cabo de Buena-Esperanza. Con galeras construidas en las montañas de Nísibe (1) en tiempo del emperador Trajano, bajaron los romanos por el Éufrates y salieron al golfo Pérsico. La posibilidad que alegamos es, pues, un hecho históricamente demostrado. Es verdad que la comunicacion entre las costas de la India y las de Persia sería interceptada muy pronto, y los agresores indudablemente esterminados; pero antes de sucumbir habrian causado males incalculables, y la experiencia nos enseña que semejante resultado sería, para la política inhumana del gabinete moscovita, una compensacion suficiente de la sangre de sus miserables siervos. Por el contrario, el atentado de los rusos sería imposible, si sus buques al salir del golfo Pérsico debiesen encontrar inevitablemente en su camino nuestra escuadra de vapor, la cual advertida en Inglaterra por un rápido correo volante de la India por Aden, Malta y Gibraltar, habria podido atravesar sin obstáculo el istmo de Suez, alcanzar al enemigo y aniquilarlo, antes que tuviese tiempo de llegar á la vista de las costas indias. Contra un estado á medio civilizar, ningun argumento es tan poderoso como la evidente imposibilidad de acometer una empresa con alguna esperanza de éxito.

Hasta aquí el camino de Alejandría á Suez por el Cairo no ha servido mas que á los correos y á los viajeros; y sin embargo, en 1840 hemos podido informarnos de los estremos á que estaban dispuestos á inclinarse ciertos hombres de Estado, para llegar á ejercer en el bajá de Egipto, señor de este camino, una influencia esclusiva y dominadora; influencia cuyo único objeto era reservarse eventualmente, para emplearlos en la primera oportunidad, los medios de interceptar la comunicacion de la Inglaterra con su imperio de Asia. Es preciso conocerlo: esta situacion de nuestras relaciones esteriores que, en medio de todo nuestro poder, ofrece á nuestros enemigos la tentacion contínua de atacar impunemente un punto importante

(1) Ciudad de Mesopotamia, la antigua *Antiochia Mygdonia* de los romanos, y uno de los baluartes de su imperio por la parte de Persia.

y débil, esta situacion, repetimos, es profundamente sensible. No debemos olvidar, en fin, que el istmo de Panamá, que para nuestras relaciones con la Australia, la Nueva-Zelanda y la tierra de Van-Diémen, ofrece tan grande utilidad como el paso de Suez, es por el contrario de corta importancia comparativamente, cuando se trata de abrir á nuestra marina el camino de la Arabia y de la India. Solamente por Suez puede Bombay encontrarse colocada á un mes de navegacion de Portsmouth, y nuestros escelentes paquebotes del Océano arribar á la costa de Malabar en tan poco tiempo como el que antes se empleaba para andar en carruaje público el camino de Lóndres á Edimburgo y de Edimburgo á Lóndres.

Separar uno de otro dos vastos continentes, cortar la cadena que tan desgraciadamente une el África y el Asia, hé aquí el objeto que es necesario conseguir.—Al oriente de la ciudad de Alejandría, único vestigio de las victorias del héroe macedonio que los siglos han conservado, se estiende hácia la Palestina una larga y baja playa de arena, formando el costado septentrional del malhadado istmo que hasta hoy nos ha detenido. El ancho de esta lengua de tierra, á contar desde Suez, en la orilla del mar Rojo, hasta Tyneh, aldea situada sobre el Mediterráneo, cerca de la antigua Pelusa, donde concluia el brazo mas oriental del Nilo, es escasamente de setenta millas, hallándose colocada Suez á una milla al sur de los 30° de latitud, y Tyneh á dos millas al norte del paralelo 31°. El suelo se compone de una série de hondonadas areniscas ó pedregosas, parcialmente abandonadas por las aguas; elévase por grados hácia el sur hasta las colinas que, despues de haber detenido las aguas del mar Rojo en las cercanías de Suez, van á terminar sobre la orilla oriental del golfo en las cumbres sagradas del Horeb y del Sinaí. Créese que en otro tiempo habrán estado reunidos ambos mares, haciendo así del África una isla inmensa; pero esta conjetura, asaz hipotética cuando menos, no podria en todo caso referirse sino á una época anterior á los primeros tiempos conocidos en la historia del hombre.

La única é imperfecta comunicacion que parece haber existido siempre entre el mar Rojo y el Mediterráneo, es el famoso canal de los Reyes, cuya navegacion ha cesado desde hace mas de mil años. La realidad de su existencia ha sido sériamente controvertida por los eruditos, hasta que las relaciones de los ingenieros franceses que acompañaron á Egipto al general Bonaparte, al terminar el siglo último, han venido á poner fin á todas estas dudas.

Los dos mares estaban indirectamente unidos por una serie de zanjas que enlazaban los lagos de la parte meridional del istmo, llamados lagos Amargos, con el brazo pelusiaco del Nilo. Este comunicaba con el gran lago de Menzaleh que tiene salida en el Mediterráneo. El orígen y la historia del canal de los Reyes son muy poco conocidas: Herodoto y despues Diodoro Sículo atribuyen su construccion al rey Néchos que vivia por los años 600 antes de Jesucristo. Aristóteles, Estrabon y Plinio hicieron, por el contrario, remontar la fecha de esta grande obra hasta el célebre y casi fabuloso Sesostris. Darío, rey de Persia, continuó y terminó el proyecto, segun ciertos historiadores, mientras que otros pretenden esta gloria para el segundo de los Tolomeos (1). Herodoto asegura que se necesitaba para recorrer el canal de los Reyes, cuatro jornadas de navegacion, que á razon de 23 millas por dia, velocidad bastante considerable para los bajeles de los antiguos, reproducen la longitud actual de noventa y dos millas, medida por el ingeniero francés Lepère. El punto de confluencia con el brazo pelusiaco se hallaba cerca de la antigua Bubasta, ciudad situada al norte del sitio donde está el Cairo actualmente. En el siglo segundo de la era cristiana, el emperador Adriano restauró la canalizacion por tanto tiempo abandonada, y puso el nombre de Trajano, su padre adoptivo, al brazo oriental del Nilo. Posteriormente, las arenas del desierto acumuladas por el viento y el contínuo tránsito de numerosas caravanas de árabes, cuyo comercio con el Egipto jamás se interrumpió, obstruyeron de nuevo el canal que permaneció interceptado hasta la conquista del Egipto por Amrou, uno de los generales del califa Omar. Pero este califa, deseoso de ver restablecidas fáciles comunicaciones entre la cuenca del Nilo y la ciudad santa de la Meca, ordenó el restablecimiento de la obra de los Faraones. Véase como refiere este hecho un historiador árabe, Abdallah-ben-Salah:

«En el año décimo octavo de la Hégira (639 de la era cris»tiana), bajo el califato de Omar, jefe de los creyentes, acae»ció en Medina una hambre cruel. En su consecuencia, Omar »escribió en estos términos á Amrou, que estaba en Egipto:—

(1) Segun M. Letronne, fué Néchos y no Sesostris el que empezó el canal de los Reyes, pero no se atrevió á terminarlo creyendo no poder resistir la invasion de las aguas del mar Rojo en el Delta.—Darío, hijo de Histaspes, llegó á dar cima á la empresa, y cuarenta años despues fué cuando Herodoto vió el canal en completa actividad. En él podian navegar de frente dos galeras de tres órdenes de remos. Abandonado, y cegado por la arena en tiempo de los últimos reyes persas, fué reconstruido por los Lágidas y estuvo en ejercicio durante el período de su dominacion.

«De parte del siervo de Dios, Omar, jefe de los creyentes, á »Amrou-ben-El-As, salud: Por mi vida juro, Amrou, que tú »y los tuyos vivís en la abundancia, sin cuidaros de que yo y los »mios nos muramos de hambre. Date prisa á socorrernos; da»te prisa, y Dios te recompensará.»

»A esta urgente misiva contestó Amrou:

»De parte de Amrou-ben-El-As, al siervo de Dios, Omar, »jefe de los creyentes, salud: Me doy prisa. Te envio camellos »cargados de provisiones; tantos son, que tú verás llegar el »primero antes que el último haya salido de aquí.»

Si se tiene en cuenta que Amrou acampaba en las márgenes del Nilo, se hallará que esta hilera de camellos tenia una longitud muy regular; tanto mas, añade el historiador, cuanto que durante la marcha cada camello tocaba casi al que le precedia. Omar, enagenado de gozo, resolvió establecer fáciles y permanentes relaciones entre la Arabia, cuyas necesidades eran tan grandes, y el Egipto cuyos recursos eran tan abundantes, é hizo saber esta resolucion á su teniente, dirigiéndole la siguiente carta: «Amrou, el todopoderoso, ha abierto á los »creyentes la tierra de Egipto, comarca rica en granos de to»da especie, y debo aprovechar la ocasion que el mismo Dios »se digna ofrecerme, para mantener la abundancia en las ciu»dades santas y para asegurar la subsistencia de todos los mu»sulmanes. Al efecto, quiero que se abra un canal desde el Ni»lo hasta el mar Rojo.»—Amrou comunicó la órden que habia recibido á los principales jefes de Egipto, que quedaron consternados al saber que su pais habia de quedar sometido á la ruinosa obligacion de alimentar para siempre á las ciudades hambrientas de la Arabia. Llegaron, pues, á persuadir á Amrou, que respondiese al califa diciendo que si bien era cierto que antiguamente podian los buques pasar de Egipto á Arabia, á la sazon se hallaba el canal de tal manera obstruido, que sería imposible reconstruirlo sin dispendios enormes. Omar replicó en estos términos: «Te juro, Amrou, que no creo nada de cuan»to me escribes: los egipcios son los que te han inducido á exa»gerar la dificultad de restablecer el canal; pero si dentro de »poco no pueden pasar los barcos como en otro tiempo, pro»meto que te castigaré.»

No osó Amrou desobedecer un mandato tan decisivo. El canal fué al instante abierto; su punto de conjuncion con el Nilo fué aproximado al Cairo, á fin de aumentar el declive y el caudal de las aguas que debian alimentarlo (1); y subsistió por

(1) El emperador Trajano, y no Amrou, es el que parece haber traspor-

espacio de siglo y medio bajo el nombre de canal del jefe de los creyentes. Fuéle impuesto este pomposo título para preservarlo de sus antiguos enemigos, es decir, de la arena y de las caravanas que desde hace mil años lo han aniquilado hasta el punto de hacer problemática la realidad de su existencia. M. Hendy asegura que Amrou restauró el canal de Suez el año vigésimo tercero de la Hégira (643-644 de la era cristiana), y que el trabajo quedó terminado en seis meses, de tal suerte que siete embarcaciones pudieron pasar del Nilo al mar Rojo. Segun Ben-Ayas, desde el año 767, esto es, en un período de 125 años solamente, la navegacion se habia hecho impracticable (1).

El canal de los Reyes comenzaba á milla y media de Suez, y se dirigia al nor-oeste en una línea de trece millas hasta su desembocadura en los lagos Amargos, cuyo fondeadero tenia 27 millas de ancho por 57 de largo. El fondo del canal mantenia su nivel á una profundidad variable de 20 á 50 pies bajo el de las mas altas mareas de Suez. Actualmente no se encuentra mas agua que la de algunos hoyos, y el cauce está lleno de incrustaciones salinas, cuya sonoridad manifiesta los grandes huecos interiores. Desde Serapeum, situada al extremo norte de los lagos, se prolongaba el canal hasta el lago Abaceh, por medio de un largo valle que, segun Josefo y otros historiadores, sería la tierra de Gesen de los hebreos. El fondo de este valle está mas bajo que el suelo del desierto que lo circunda, y mas que el nivel medio del mar Rojo. Para preservarse de la invasion de las aguas del Nilo en el tiempo de la avenida, se habian construido diques transversales en Abaceh, en Raz-el-Ouady y en Serapeum. A la salida del lago Abaceh, el canal se prolongaba en direccion occidental, y despues de un nuevo curso de doce millas, se unia en Bubasta con el brazo pelusiaco del Nilo. Los antiguos ignoraban nuestro sistema de esclusas; y por esta razon las diferencias constantemente variables en el nivel del Nilo y del mar Rojo les ofrecian graves dificultades prácticas (2). A escepcion de algunas semanas que dura la gran

tado la presa de agua del canal á 60 kilómetros mas arriba de Bubasta, en el lugar que se nombra Babilonia, porque los reyes persas habian establecido allí en otro tiempo un campamento de soldados babilonios. Es esta una posicion militar poco distante de la que, ocupada despues por Amrou, dió orígen á la ciudad del Cairo.

(N. de la R.)

(1) Segun M. Letronne, la navegacion por el canal de los Reyes fué interrumpida por el califa Almanzor, que quiso estorbar que se llevasen víveres á Mohammed-ben-Abdoullah, jefe de los alidas rebelados en Arabia el año 145 ó el 150 de la Hégira (762 ó 767 de la era cristiaua).

(N. de la R.)

(2) Esta asercion carece de exactitud. Diodoro de Sicilia habla en varias

avenida del Nilo, las aguas del golfo arábigo se hallan siempre mas altas que las del rio; y si el curso del canal quedase completamente libre, una cantidad enorme de agua salada alteraría bien pronto la pureza del Nilo, que por sí solo satisface las necesidades de los habitantes del Delta, pues que en Egipto nunca llueve. Semejante suposicion es por tanto absolutamente inadmisible. El canal debia estar construido de tal suerte, que fuese imposible el paso de sus aguas al Nilo cuando el nivel del rio se encontrase en su estado ordinario de inferioridad; y precauciones análogas debian tambien haberse tomado para limitar convenientemente la admision de las aguas del mar Rojo. El lecho del canal tenia de ancho de 36 á 55 varas; su profundidad parece haber sido de 15 pies, bien que Plinio la haga ascender á 30. En un trayecto de 92 millas de longitud, sesenta millas habian sido abiertas por la mano del hombre, y la mitad de este rio artificial se halla todavía en un estado tan perfecto de conservacion que, segun M. Maclaren, bastaría una simple operacion de limpia para restablecer la navegacion.

Tales son poco mas ó menos todas las nociones que poseemos relativas á esta grande obra de los antiguos, que fué proyectada y llevada á cabo cuando las islas que habitamos eran todavía desiertos cubiertos de bosques y pantanos. El grande Alfredo fué quien arrancó la Inglaterra de la barbarie, y á nosotros nos pertenece hoy el glorioso privilegio de facilitar á Europa un camino á través de comarcas entonces tan famosas; de reanimar, por el poder irresistible de nuestro ejemplo, la energía amortiguada de las naciones antiguas, cuyos esfuerzos y progresos habian hecho avanzar el resto del mundo en el principio de la civilizacion. Pero antes de abordar los pormenores técnicos de la obra cuya próxima realizacion anunciamos, queremos recordar los lugares célebres de que el istmo de Suez viene á ser centro comun; queremos señalar varios puntos de vista del gigantesco panorama que los siglos han ido desarrollando ante nosotros hasta el dia en que la cruz roja del pabellon de Inglaterra, de esta isla mas remota que la *Ultima Tule* de los antiguos, aparece en el horizonte brillante de una nueva aurora, como el signo precursor de otra era de fé y de esperanza, de mejoramiento y de paz.

partes de *las puertas* que en su tiempo cerraban los canales, y se une á Estrabon para afirmar que Tolomeo Filadelfo, uno de los restauradores del canal de los Reyes, mandó hacer en él una entrada artísticamente construida que, abriéndose y cerrándose á voluntad, permitia á los buques pasar fácilmente al mar Rojo.

(*N. de la R.*)

Los geógrafos se concretan á enseñarnos que el istmo de Suez tiene por límite al occidente el valle del Nilo; al oriente el desierto de El-Thy; al sur la region, tambien desierta, que separa el Egipto del mar Rojo, y este mismo mar; al norte, por último, el Mediterráneo. Esta corta enunciacion conviene y es suficiente á una lengua de arena árida que entrecortase algunos lagos de escasa estension. Pero las regiones aquí enlazadas merecen un exámen menos rápido.

Al oeste, decimos, se encuentra el Egipto, pais natal del despotismo y de la supersticion; en él, desde el principio de la interminable série de los Faraones, una raza de esclavos ha gemido incesantemente bajo la doble opresion de los sacerdotes y de los reyes. Tal vez en una época anterior existió una civilizacion menos incompleta y menos impura. De todos modos es necesario rechazar con la sonrisa de la incredulidad las dinastías sin fin del sacerdote Manethon; estas dinastías se parecen á los cadáveres que conservan la apariencia de la vida todo el tiempo que permanecen encerrados y sustraidos á la accion de la luz del dia, y que se deshacen en polvo tan pronto como se les arranca de la oscuridad que los preservaba. Si es cierto, como asegura Plutarco, que se encontró en un templo egipcio esta inscripcion: «Yo soy todo lo que es, todo lo que fué, todo lo que será,» podria suponerse que un dilatado período debió transcurrir antes que tan alta revelacion hubiese podido ser reemplazada por el innoble culto del becerro y del cocodrilo. Pero cualquiera que sea la inexactitud de las mas antiguas crónicas egipcias, su estudio permite ver distinta, aunque débilmente, al padre de las naciones, Abraham, dejando la tierra de Canaan, exhausta por el hambre, para refugiarse en la fértil cuenca del Nilo. Cinco siglos despues, en el primer término de un cuadro heróico, se ofrece á nuestra vista la colosal y magestuosa figura de Moisés, el libertador, el caudillo, el legislador de los hebreos, el historiador que escribió mil años antes que Herodoto. Vémosle guiando á los israelitas fugitivos por las orillas del golfo de Suez; parécenos oir los gritos de terror de la muchedumbre que trémula le sigue, el galope de los caballos, el ruido de las armas de los soldados del Faraon; los clamores desesperados y el horrible tumulto de la catástrofe que aniquila á los opresores; despues, en fin, los acentos de aquel himno de triunfo, cantado seiscientos años antes que Homero celebrase las glorias mitológicas de la Grecia; de la Grecia civilizada por los Cécropes y los Cadmos, salidos de Egipto casi al mismo tiempo que los hebreos.

Cuando el viajero europeo, al llegar á la orilla del golfo de Suez, pregunta cuál es el lugar donde fueron sumergidos los egipcios, el guia árabe indica invariablemente el punto donde se encuentra el que interroga. Hay, no obstante, una bahía donde, durante la tempestad, pretenden las gentes del pais oir aun los gritos y los gemidos de los guerreros de Faraon.

Tambien el Nilo era para los antiguos un objeto de viva admiracion y de inquieta curiosidad. La víspera de dar la batalla de Farsalia, Julio César ofreció á un sacerdote egipcio abandonar su ejército, su imperio y Cleopatra, con tal que le descubriese el misterioso manantial del rio: ¡tan poderoso es en los espíritus elevados el deseo de alzar una punta del velo que oculta á nuestros ojos mortales el maravilloso mecanismo del universo!—Los antiguos eran por otra parte muy malos geógrafos. Los mas instruidos se preguntaban qué sucedia al Éufrates despues de haber bañado los muros de Babilonia; y en cuanto á la fuente originaria del Nilo, estaban todos unánimemente conformes en conceptuar su descubrimiento como un problema de imposible resolucion. *Quœrere caput Nili* era una locucion que, habiendo pasado al lenguaje ordinario, espresaba una investigacion que no podia tener éxito alguno. El mismo emperador Juliano, que rehusaba prestar su fé á la revelacion cristiana, no vacilaba en creer que las crecidas del Nilo debian atribuirse al dios Serapis, que tenia en Serapeum, á la estremidad de los lagos Amargos, un templo cuyos restos subsisten todavía. Y aun mucho tiempo antes de César y Cleopatra, Alejandro, conducido á Egipto por la victoria, estudiaba con ardiente ansiedad los fenómenos que á sus ojos presentaba el rio sagrado. Alejandro, empero, era un hombre de accion: quiso servirse del Nilo para asegurar las relaciones de su imperio con la India. Dos direcciones se ofrecian á su eleccion: la del golfo Pérsico, y la del mar Rojo; y adoptó entrambas simultáneamente. Alejandría, destinada á ser con el tiempo el emporio de todo el mundo, fué fundada al oeste del istmo de Suez, en el único punto capaz de servir de puerto en la costa de Egipto. Un canal de 48 millas de longitud debió haber puesto en comunicacion la ciudad naciente con el brazo canópico del Nilo. Considerable era la empresa para aquellos tiempos remotos, y su ejecucion debia satisfacer las necesidades de un comercio que estaba todavía en su infancia. El héroe macedonio murió sin dejar resto alguno del imperio que habia creado. El Egipto fué sucesivamente presa de los romanos, de los árabes y de los turcos, sufriendo siempre el despotismo de los tiranos

que estos diversos pueblos le impusieron, y gimiendo degradado bajo un yugo constantemente cruel, aunque nunca tan intolerable como en tiempo de Mehemet-Alí. Los esfuerzos insensatos de este hombre, para hacer de su bajalato una potencia naval independiente del Gran Señor, y rival en cierto modo de la marina inglesa, bastan para dar una idea de esa sagacidad política que hace algunos años se consideraba como la inspiracion del génio. Sin embargo, preciso es confesarlo, el bajá de Egipto podia hallar hasta cierto punto su disculpa en los aplausos y las escitaciones de los aduladores ó de los parásitos que Europa le enviaba. El príncipe Puckler-Muskau, en su obra escrita en 1839, declara formalmente que los buques y los marinos de Su Alteza egipcia eran muy poco inferiores, si no iguales, á los nuestros, que acababa de ver en Malta: «los ingleses serían tal vez algo mas prontos en la maniobra; pero en esto consistia únicamente su superioridad.»—Pocos meses despues de haberse publicado estas líneas, la formidable escuadra egipcia era bloqueada toda en el puerto de Alejandría, por una simple fragata inglesa de 74 cañones, acompañada de una corbeta. Indudablemente, la posesion del istmo de Suez, de esta comunicacion directa de la Inglaterra con su imperio de la India, habia inspirado á los admiradores del bajá una conviccion tan exagerada de su importancia, que bien pronto aceleró este príncipe los ambiciosos proyectos, cuyo severo castigo no se hizo esperar. La apertura del canal que pone en comunicacion á Alejandría con el brazo canópico del Nilo, en la aldea de Atfeh, es en verdad una creacion útil que se debe á Mehemet-Alí, y que facilita ostensiblemente el tránsito de Alejandría á Suez; pero el mérito de esta obra desaparece ante la fria crueldad que en su ejecucion mostró el virey. Veinte y tres mil desgraciados fellahs, reunidos por la fuerza, sometidos á un trabajo escesivo, privados de alimento suficiente, perecieron allí miserablemente de hambre ó de cansancio. Enterróseles, como si fueran perros, en los mismos diques del canal, segun refiere M. Saint-John. No debemos, pues, sorprendernos al ver que M. de Lamartine esclamaba así en 1840: «Si hacemos »la guerra para sostener á Mehemet-Alí, nuestros hijos no po»drán encontrar jamás un velo bastante denso para ocultar la »vergüenza de sus padres.»—El tratado concluido en enero de 1841 restableció la autoridad de la Puerta sobre el Egipto; y no se podrá suponer que el Gran Señor, habiéndoselo rogado con vivas instancias, dude en consentir la construccion de una via marítima, que si bien es necesaria para la seguridad de las

posesiones de Inglaterra, su mas fiel aliada, no lastime, sin embargo, los intereses ni las ambiciones legítimas de ninguna nacion del mundo. En cuanto á Su Alteza egipcia, inferimos que pretende resistir al comun deseo de la reina de la Gran Bretaña y del Sultan; pero en este punto ocupamos una posicion mucho mas favorable que en tiempos pasados.

Al oriente del istmo se vé el desierto de El-Tyh-Ben-Israel, esto es, el desierto de «la separacion de los hijos de Israel,» que se prolonga en direccion norte hasta la meseta de la Judea. Al pie, y al oeste de esta meseta, se estiende el pais de los filisteos, que los árabes llaman aun en la actualidad el llano de *Falestin*. Al sur de Suez se encuentra el desierto del Pecado y el desfiladero de Ouady-Shelal, que segun Buchardat y otros varios viajeros, forman el camino que eligió Moisés para conducir á los hebreos á la falda del monte Sinaí. En la obra de mis Martineau, se lee una elocuente descripcion de estos lugares sagrados.

Mas lejos, en la doble direccion del sur y del este, se desenvuelve ese vasto triángulo cuya superficie es cuatro veces mayor que la de Francia, y que contiene los tres paises árabes, la Arabia Pétrea, la Arabia Desierta y la Arabia Feliz. La última, donde se elevaba la ciudad de Saba en tiempo de Salomon, se compone principalmente de montañas cuya falda baña el mar de las Indias en una línea de 1000 millas próximamente. Este es el pais del incienso y del café, que antiguamente producia tambien oro y piedras preciosas. Todavía se vé cubierto de ricos prados y de árboles cargados de flores ó frutos. Los inmensos desiertos que se estienden desde el mar Rojo y la Siria hasta el mar Pérsico y el Éufrates, aseguran á los árabes contra toda invasion por el lado de las regiones septentrionales; y hasta la toma de Aden por los ingleses, ningun pueblo de Europa, ni aun los romanos, habia conseguido asegurar la posesion permanente de una parte cualquiera de la Arabia. Uno de los ejércitos del emperador Adriano, fué completamente destruido en este pais, y solamente una gran potencia marítima podria formar en él un establecimiento duradero. La Arabia es la patria de Agar y de Ismael; ha sido poseida sin interrupcion por sus descendientes, que son siempre los hijos indómitos del desierto. En la misma region se encuentra tambien el pais de Hus, teatro de la dramática y santa historia de Job. Allí es, en fin, donde en la primera mitad del siglo VII, cuando se hallaban debilitados por el abuso de las imágenes todos los dogmas espirituales del cristianismo; cuando la estátua de Abra-

ham, teniendo en sus manos las flechas adivinatorias, compartia los honores del culto con los ídolos de madera ó de piedra Hobal, Al-Hat y Al-Uzza, una voz poderosa se hizo escuchar en la Meca, proclamando á la vez la mas grande de las verdades religiosas y una de las supersticiones mas funestas, bajo esa fórmula del islamismo que hasta nuestros dias han venido repitiendo 150 millones de hombres: *La illah il Allah ¡Mohammed Resul Allah!* «No hay mas Dios, que Dios, y Mahoma es su profeta.» No lejos de la playa del mar Rojo, en medio de la ciudad de la Meca, la santa Caaba, siempre iluminada por centenares de lámparas, ve á los adoradores de Allah á millares todos los dias, entre la Piedra Negra que Abraham empleó en su construccion, y los pozos de Zem-Zem que un ángel descubrió á Agar cuando vagaba por el desierto. Estos son los únicos restos que ha querido respetar el gran destructor de los ídolos y de las imágenes. Tal fué la prodigiosa influencia de este hombre que pudo esclamar: «No son dioses »estos, os lo aseguro; untadlos con aceite ó miel, y los mos»quitos acudirán y se quedarán ahí pegados. Yo os lo digo otra »vez, esto no es mas que madera.» Estas palabras retumbaron á través del desierto; inflamaron los corazones entusiastas de los árabes y produjeron un incendio que abrasó gran parte de la tierra. La Persia aceptó la nueva creencia; el Egipto y la India inclinaron la frente ante la cimitarra centellante del islamismo. Un dia, Constantinopla que habia visto elevarse el sol sobre la cruz de sus cúpulas, le vió alumbrar, al ocultarse, la media luna victoriosa. La España habia ya sufrido el yugo, y si la victoria de Cárlos Martel no hubiese venido á devolver la paz y la seguridad á los pueblos cristianos del Norte, la religion del sable hubiera invadido el resto de la Europa, entonces semi-bárbara.

Mas por entusiasta que sea el carácter de los árabes, por ardiente que sea su fé religiosa, su moralidad los coloca en una línea bastante inferior; y no dudamos que un contacto frecuente y prolongado con la civilizacion del Occidente debe arrancarlos de la barbarie que por espacio de tantos siglos ha sofocado sus mejores instintos. Creemos que el culto de la Piedra Negra ó de los pozos de Zem-Zem no podrá contar una larga existencia cuando no lejos de estos monumentos venerados se comience á escuchar el silbido de la locomotora. La máquina de vapor proclama en alta voz una superioridad intelectual cuya evidencia todos comprenden; y la predisposicion religiosa de los árabes nos hace esperar que entre ellos, como entre los pueblos

de la India, veríamos ceder poco á poco las abominaciones de una creencia supersticiosa ante la influencia irresistible de la civilizacion cristiana. El carro de Jaggernaut no puede subsistir mucho tiempo al lado de los wagones del camino de hierro. Lo que sabemos de los beduinos, de los thuggs y otros modelos de la moralidad del Oriente, nos da harto derecho para anhelar que la reforma sea tan pronta como radical.

Volvamos ahora nuestra vista al estremo sudoeste de la Arabia Feliz: sobre un elevado promontorio que el mar casi circunda, pues solo se une al continente por medio de una angosta playa de arena, descubriremos la fortaleza de Aden, que ha llegado á ser una de las llaves de la importante via marítima de Londres á Bombay. Allí era donde, al decir de los historiadores, los bajeles de Salomon encontraban á los de la India y de la tierra de Ofir, y donde cambiaban mútuamente sus cargamentos. Bajo el reinado en Constantino, Aden era una ciudad rica y populosa que tenia un obispo cristiano. Tres siglos despues, siendo todavía esta ciudad el mercado principal de la Arabia, vino Mahoma á ella para hacer oir sus predicaciones y desplegar la gran bandera verde del islamismo. Pero allí como en otras partes, la religion del fatalismo llevó sus frutos deletéreos, y de tal modo la dominacion de los turcos completó la obra ya empezada de la destruccion, que en 1836 la infortunada ciudad no contenia en su recinto mas que noventa casas ruinosas, habitadas por quinientos ó seiscientos árabes que morían de hambre. Por lo demás, hallábanse allí manadas de monos de larga cola, los cuales, si hemos de creer la tradicion local, eran los metamorfoseados descendientes de la antigua tribu de Ad, que en los tiempos primitivos moraban en el desierto próximo. La antigua prosperidad de Aden se halla atestiguada por su inmenso cementerio, por sus numerosas cisternas, y sobre todo por sus trescientos pozos, abiertos en peña viva hasta la profundidad de mas de doscientos pies, y que suministran abundancia de agua fresca y pura, lujo bien raro en Oriente. Sin este precioso recurso, Aden, cercada por el mar y por una cadena de montañas volcánicas y enteramente áridas, sería inhabitable. Dos años despues de su conquista por los ingleses, contaba ya veinte mil moradores; y actualmente en las calles y los bazares de nuestra nueva colonia se agita una activa poblacion que no bajará de treinta mil almas, y que se compone de árabes, indios, nubios, albaneses, coftos, judíos y negros. Las fortificaciones, defendidas por una numerosa guarnicion de tropas inglesas, han sido desde entonces cuida-

dosamente reparadas y aumentadas considerablemente.

La historia de nuestra dominacion en la India ofrece pocos incidentes tan notables como la ocupacion de Aden. No pudiera encontrarse una prueba mas característica de la sagacidad, prontitud y resolucion de los agentes del gobierno inglés, cuando se trata de aprovechar una ocasion favorable ó una eventualidad inesperada. Sabido es que Aden, punto intermedio y equidistante entre Suez y Bombay, se halla situada á muy pocas millas del estrecho de Bab-el-Mandeb: su posesion era ardientemente codiciada por la administracion de la India. Desde mucho antes, todos los pormenores que se referían á las circunstancias locales, todos los beneficios que la Inglaterra podia reportar de tan preciosa adquisicion, habian sido cuidadosamente desenvueltas en varias publicaciones ó en relaciones repetidas archivadas en las oficinas de Bombay, de Madrás y de Calcuta. Pero solo en 1837 se presentó ocasion de usar de las noticias que se habian recogido, y esta oportunidad fué aprovechada con tanta osadia como bienandanza. Habiase avisado al gobierno de la India, que el sultan de Lahidge, punto situado á veinte millas de Aden, se entregaba á escesos de pillage y piratería con respecto á los buques árabes que encallaban en la costa. Como Aden estaba sometida á la autoridad de este jefe, llamado sultan Mhoussin-ben-Fond-til-ben-Abdul-Kevonem-ben-Abdallah, el aviso fué recibido con sumo interés por las autoridades de Bombay, é inmediatamente se dió órden al comandante de nuestra estacion naval para que ejerciese la mas exacta vigilancia. Por largo tiempo tuvo el sultan la prudencia de abstenerse de todo acto reprehensible en cuanto á los buques y personas protegidos por el pabellon inglés; pero en 1837 le acometió una tentacion mas fuerte que de costumbre, sucumbió á ella, y se encontró tan perfectamente preso en el lazo, que le fué imposible desprenderse. Un buque de 225 toneladas, el *Deriah-Dowlut*, perteneciente al nabab titular de Madrás, se habia hecho á la vela desde esta ciudad con direccion á Jeddah, cargado de arroz, azúcar, harina, telas y conservas, y llevando á bordo peregrinos de uno y otro sexo que volvian de la Meca. El cargamento del *Deriah-Dowlut* habia sido asegurado en dos millones de reales, suma harto superior á su valor real. El comisionado de los armadores tuvo la desgracia de que el bajel encallase á siete millas de Aden en la mañana del 17 de febrero. Segun la práctica ordinaria de los árabes, el cargamento fué completamente arrebatado: los pasageros, despojados de todo cuanto les pertenecia, no pudieron salvar mas que la ropa

que llevaban puesta; las mujeres, en particular, fueron brutalmente maltratadas, y hubieran quedado en disposicion de no poder continuar su viaje, á no ser por la proteccion que las dispensó el religioso musulman, guardador del sepulcro del jeque Hydroos, patron venerado de Aden. Todo se habia hecho en secreta connivencia con el jefe de Lahidge, el cual tomaba naturalmente en el botin la parte del leon de la fábula. Parece, sin embargo, que no tardaron en suscitarse sospechas en el ánimo del sultan Mhoussin acerca de su conducta, porque el laquidah ó capitan del *Deriah-Dowlut*, antes de salir de Aden, habia sido obligado á firmar un escrito que eximia á las autoridades locales de todo cargo acerca del pillaje de la embarcacion. Inmediatamente se notició el suceso á nuestro agente en Moka, y entre tanto llegó el capitan Harris, de la marina de la Compañía de las Indias, quien comprendiendo el partido que se podia sacar de esta ocurrencia, volvióse á todo trapo á Aden con objeto de hacer por sí mismo una escrupulosa averiguacion. El sultan comenzó desde luego por negar firmemente toda intervencion en el pillaje del buque náufrago, y aun todo conocimiento personal del hecho, aun cuando las mercancías robadas hubiesen sido vendidas públicamente en el bazar: en seguida, á fin de probar que en todo caso se hallaba exento de censura, presentó el papel firmado por el capitan del *Deriah-Dowlut.* Reconociendo por último que sus mentiras, aunque llenas de audacia y de vehemencia, no conseguian engañar al capitan Harris, le ofreció uno ó dos cables y algunas mercancías que, segun él, era todo cuanto se habia podido salvar del pillaje. El capitan Harris, rehusando este ofrecimiento, se hizo á la vela para Bombay, donde la noticia que llevaba despertó la mas viva solicitud por parte de sir Roberto Grant y de otros funcionarios superiores. Resolvióse instantáneamente con tanta unanimidad como indignacion, que se debia exigir al momento una reparacion completa y una plena satisfaccion del ultraje que acababa de hacerse al pabellon británico; y se convino ademas, que la sola reparacion ó satisfaccion aceptable era la cesion de Aden, como puerto de refugio y depósito de carbon para los paquebotes encargados del servicio desde Suez á la India.

Empero, antes de obrar, era necesario dar parte al consejo supremo de Calcuta; y en tanto que llegaba su decision, se invitó al capitan Harris á que volviese á Aden para pedir oficialmente satisfaccion al sultan, y hacerle entender que solo habia un medio de disminuir los obstáculos que se oponian á un arre-

glo amistoso. Este medio era la cesion de la fortaleza de Aden, en calidad de simple depósito y en cambio de una renta anual equitativamente fijada segun los derechos que el sultan percibia sobre los numerosos barcos cargados de dátiles, y sobre las demas embarcaciones procedentes de Moka ó de los puertos egipcios del mar Rojo. El capitan Harris cumplió su mision con tanta habilidad como energía. Habiendo salido de Bombay con direccion á Aden, y encontrando en la travesía la corbeta *The Coote*, dispuso pasar á bordo de este buque de guerra, cuya presencia debia hacer una impresion mas fuerte y por consiguiente mas eficaz que la de un pacífico paquebot. Como se hallaba ausente el sultan de Lahidge, entablóse la negociacion con su hijo y con su yerno. Este último, que al parecer gozaba la confianza particular de su suegro, era tan rico y poderoso como lo indican sus nombres, Synd-Mhoussin-ben-Synd-Dost-ben-Haman-ben-Ali-Suffran. El primer cuidado del capitan Harris fué dirigirse al sacerdote que tan compasivo se habia mostrado con los náufragos, y remitirle con un regalo de 50 coronas (1200 reales) una carta con las mas lisonjeras felicitaciones de las autoridades de Bombay. La restitucion de los objetos robados fué en seguida reclamada y obtenida, á lo menos en parte. En cuanto á lo que no pudo ser devuelto, el sultan firmó una obligacion de 4000 coronas (96,000 reales), pagadera en el término de un año. Habiéndose conseguido este primer resultado, se trató del depósito de carbon, que era el asunto mas importante; y las conferencias terminaron tan felizmente, que el hijo y el yerno del sultan accedieron á los deseos del gobierno de la India, mediante una renta anual de 8700 coronas (209,000 reales). Mas como la convencion era puramente verbal, quedó rota repentinamente por haberse descubierto un complot tramado para arrestar al capitan Harris y obligarle á entregar los documentos relativos á su comision, inclusa la obligacion pecuniaria firmada por el sultan. El proyecto fué descubierto por un aviso dado oportunamente al capitan Harris, que estaba á bordo del *Coote*, y que naturalmente no se atrevió á saltar en tierra. Cuando se trató de hacer comprender al sultan la imprudencia de su conducta, negó formalmente todo conocimiento de la trama urdida contra el enviado inglés, que debia regresar á Bombay para recibir nuevas instrucciones. El consejo de Calcuta habia declarado que aprobaba todo lo estipulado; pero cuando se le propuso echar mano de la fuerza para conseguir el resultado definitivo, creyó que debia someter préviamente la cuestion á los ministros de S. M. en Inglaterra. Sin embargo,

á fin de que el litigio subsistiese, el capitan Harris salió de nuevo para Aden en el *Coote*, y de esta vez se le dió una escolta de treinta hombres al mando de un oficial. He aquí la sustancia de las instrucciones que recibió al partir:

1.° Que debia tener presente que el sultan era incapaz de concebir el proyecto de retirar escandalosamente la promesa hecha por sus representantes relativa al depósito de carbon y al puerto de refugio; mas si contra toda prevision razonable, se mostrase inclinado á una traicion tan negra, el capitan Harris debia hacerle saber muy perentoriamente, que ni la restitucion de los objetos robados, ni la obligacion firmada (cuyo importe le habia sido entregado) satisfaría mas que una escasa parte de las reparaciones pedidas por el gobierno de la India. Debia manifestar además que de ningun modo se habia tratado, al fijar la indemnizacion pecuniaria, de incluir en ella la reparacion del ultraje hecho al pabellon británico; y que aquella habia sido únicamente aceptada atendiendo á la cesion formalmente consentida en nombre del sultan, de la ciudad de Aden como depósito de carbon y como puerto de refugio.

2.° Que la trama urdida para apoderarse de la persona del enviado inglés, era un segundo insulto, todavía mas grave que el primero; que el gobierno de la India tenia una satisfaccion en creer que el sultan era estraño á semejante proyecto, como solemnemente aseguraba; pero que al mismo tiempo tuviese entendido que el grande, el estremo respeto que se hallaba dispuesto el gobierno á conceder á su palabra, desaparecería completamente si, tan pronto como se hubiese convenido, rehusaba ceder la ciudad de Aden como depósito de carbon y como puerto de refugio; finalmente, que esta denegacion serviría para colocar al sultan en estado de no poder negar su complicidad en el complot que se habia descubierto.

3.° Que dos insultos tan enormes al pabellon de la reina de la Gran Bretaña y de la India no podian desvanecerse ni aun atenuarse con ninguna satisfaccion verbal ó escrita, ni con sacrificio alguno pecuniario, sino tan solo por la cesion de dichos depósito de carbon y puerto de refugio.

4.° Por último, que si apesar de la evidencia de tales razones, el sultan de Lahidge se obstinaba en mostrarse sordo y ciego, no tardaría en presentarse al frente de Aden una fuerza naval, capaz de obtener la ejecucion equitativa y legal del tratado concluido sobre la cesion perpétua de aquella plaza.

Ni el sultan Mhoussin-ben-Fond-til-ben-Abdul-Kevonem-ben-Abdallah, ni su hijo Hamed, ni su yerno Synd-Mhoussin-

ben-Synd-Dost-ben-Haman-ben-Ali-Suffran, auxiliados por la esperiencia de sus afamados consejeros, pudieron luchar contra la irresistible lógica de los términos precisos en que se hallaba concebida esta instruccion triangular, terminada por un cuarto artículo no menos concluyente. El señor de Aden, en estremo confuso, trató de asegurar los servicios de un jefe comarcano, Hamed-ben-Ali-Abed, guerrero de reputacion, que podia disponer de unos 5000 hombres: para ello, ofrecíale el sultan, entre otras cosas, la mano de su hija. El prudente soldado, despues de haber reflexionado maduramente acerca del estado de las cosas, del matrimonio con la jóven, del *Coote* cuyos cañones veia y de los demas buques cuya llegada se anunciaba, creyó que debia desechar la proposicion del sultan. Tuvo por el contrario, el poquísimo patriotismo de ofrecer un tratado de alianza ofensiva y defensiva al capitan Harris, el cual se negó políticamente á admitir tan generosa propuesta, alegando que no tenia instrucciones para aceptarla; en virtud de esto, Hamed-ben-Ali se apresuró á dejar la ciudad de Aden y sus cercanías.

La primera medida coercitiva fué el bloqueo del puerto en 1838. Viéndose que en manera alguna cedia la obstinacion del sultan, fué preciso esponer á las autoridades de Bombay la necesidad de recurrir á medios mas decisivos. Al mismo tiempo llegaba de Inglaterra la aprobacion del tribunal de los directores. Un cuerpo de tropas fué, pues, despachado en dos buques escoltados por la fragata *Volage* y el bergantin *Croiseur*.

Estos buques fondearon delante de Aden el 16 de enero de 1839 á la vista de 1200 ó 1300 árabes que habian sido recojidos fuera de la ciudad. Es evidente que los ingleses tenian que recurrir á la fuerza. En efecto, el 19 por la mañana, despues de una inútil tentativa de negociacion, los bajeles llegaron á anclar lo mas cerca posible de las baterías de la plaza, rompieron el fuego, é inmediatamente lograron abrir una brecha enorme: los árabes, en tanto, apenas habian tenido tiempo de disparar cinco cañonazos. Las tropas fueron al punto desembarcadas, y la lógica de las bayonetas terminó en pocos instantes la discusion. Quedaron prisioneros mas de trescientos árabes, menos ligeros que sus camaradas en la fuga, y despues de haberles despojado de sus fusiles de mecha, se les hizo custodiar por algunos soldados; mas como esta guardia era poco numerosa, conociendo su debilidad los prisioneros, la forzaron y huyeron casi todos: la pérdida de las tropas inglesas ó indias se redujo á *once* hombres entre muertos y heridos; la de los ára-

bes fué diez veces mas considerable. Tales son los incidentes de nuestra conquista, cuya inmediata consecuencia ha sido la trasformacion de un centenar de casuchas ruinosas, asilo impuro de los ladrones y piratas de todas las naciones asiáticas, en una ciudad populosa donde reinan el órden y el trabajo.

La única ciudad del camino de la India que despues de Aden merece ser descrita, es Suez, situada en la estremidad nor-occidental del golfo arábigo, á 70 millas del Cairo. Aunque el transporte de las mercancías enviadas del Oriente á Egipto se hace por Suez desde cerca de cuatro siglos á esta parte, y aunque es incesante el tránsito de los innumerables peregrinos que van á la Meca, Suez era no ha mucho una ciudad pobre y deteriorada, solamente habitada por dos mil musulmanes y algunos centenares de cristianos de la iglesia griega, á los cuales es menester añadir una muestra, en todas partes inevitable, de la raza cosmopolita de los judíos. Hay allí un bazar pobremente provisto por el comercio del Cairo, y algunas hospederías para los peregrinos. Un lienzo de muralla cerca la ciudad por tres lados, dejando abierto el cuarto por el nordeste, es decir, hácia el puerto, que es insuficiente, aunque provisto de un muelle mediano. La falta de buenas aguas y la ausencia casi total de vejetales, deben retrasar el desarrollo de la prosperidad local; añadamos, no obstante, que ya se encuentran señales inequívocas de mejoramiento. Cuando el viaje á través del Egipto, haciéndose rápidamente, haya aproximado Manchester al mar Rojo casi tanto como el Cairo en la actualidad; cuando el vapor y el gas, el agua y el jabon hayan podido ejercer su accion vivificante así en las habitaciones como en los habitantes, Suez tomará al punto nuevo aspecto. Se ha descubierto ya muy buena agua, abriendo pozos al pie de las montañas situadas al sud-oeste del istmo; un acueducto poco costoso bastará para conducir de esta agua en abundancia hasta la ciudad. Se asegura tambien que las yerbas y legumbres tan necesarias para la salud del hombre, podrán ser cultivadas en la vasta hondonada de los lagos Amargos y el estenso valle contiguo á ellos, con el auxilio del limo fertilizante del Nilo. Para determinar la construccion de estas huertas bastará que pueda ser costeada por las dos ciudades prósperas á que los pasajeros del camino de la India deben dar orígen en un pais casi inhabitado al presente. Examinemos algunos de los excelentes resultados que, por exajerados ó quizá imaginarios que puedan parecer, deben necesariamente ser producidos por la union íntima del viejo y rico Oriente con el jóven y activo Occidente.

Cualquiera que sea el porvenir de Suez, debemos observar que su puerto no tiene agua bastante. Se nos ha dicho que recibió en otro tiempo las escuadras de Soliman el Magnífico; pero el nombre de escuadra tiene hoy en Portsmouth una significacion enteramente diversa de la que tenia en Constantinopla ó en Suez en tiempo de los Solimanes. Las galeras del fiero sultan que conquistó á Belgrado eran muy inferiores en dimensiones á los grandes buques mercantes de nuestro siglo. Es, pues, evidente que la falta de profundidad del mar Rojo en Suez, y del Mediterráneo en la bahía de Tyneh, será una de las mayores dificultades que deberá vencer la habilidad de nuestros ingenieros.

Acabamos de dar cuenta sucinta de las circunstancias locales que nos ha parecido útil poner en conocimiento del lector, antes de exponerle los diversos planes formados para llevar á cabo la comunicacion del Mediterráneo con el golfo Arábigo. Debemos, por tanto, completar estas nociones preliminares con una descripcion topográfica del istmo.

Se recordará que el mar Rojo, nombrado por los árabes mar de *Qolzoum*, es decir, mar de Suez, está 33 pies ingleses mas elevado que el Mediterráneo, cuyo punto mas próximo se halla á distancia de 75 millas en línea recta. Si desde lo alto de los muros de Suez se examina la disposicion del terreno, obsérvase inmediatamente que entre las ondulaciones de las montañas, mas ó menos pronunciadas, que se extienden al oriente y al occidente, existe en direccion al norte una dilatada abertura cuyo suelo es tan poco superior al nivel del mar Rojo, que profundizando en ella algunos pies, se suministraría á las aguas una fácil salida. Mas allá se encuentra una ancha cañada, continuacion evidente de la série de depresiones que forma el golfo; el nivel de su fondo es inferior en unos 20 pies á las mas bajas mareas del mar Rojo, y consta de una sucesion de lagunas y hondonadas parciales, cuya parte meridional constituyen los lagos Amargos; prolóngase en direccion nor-occidental hasta el gran lago de Menzaleh que comunica con el Mediterráneo. Por esta razon, si las aguas del golfo Arábigo fuesen algun dia admitidas en esta série de profundidades, unirían rápidamente el Delta y el lago Menzaleh, sin encontrar otro obstáculo en su marcha que los antiguos diques transversales que detenian en otro tiempo el curso del canal de los Reyes y lo garantizaban á la vez contra las crecidas periódicas del Nilo y contra las mareas constantemente superiores del golfo. Es, pues, claro que no tomando suficientes precauciones para reprimir el

acceso de las aguas del mar Rojo, el Delta sería inevitablemente sumergido. Ademas del brazo canópico que se une al canal de Alejandría, y del brazo pelusiaco que ahora está completamente obstruido, el Nilo tiene dos grandes desembocaduras en el Mediterráneo: llámanse las Boghaz de Roseta y de Damieta, ciudades situadas á los dos estremos este y oeste de la costa marítima del Delta egipcio, esto es, del triángulo determinado por los dos principales brazos del rio y por el mar. Estas Boghaz son anchas, pero muy poco profundas; una embarcacion de un número mediano de toneladas, no puede atravesarlas, sobre todo durante el período del reflujo. El Cairo, situado mas arriba de Bubasta donde finalizaba primitivamente el antiguo canal de los Reyes, se halla distante de Suez unas 70 millas en línea recta. Entre Alejandría y el Cairo hay 170 millas de navegacion por el canal de Mehemet-Alí ó por el Nilo; pero la mayor parte del año esta navegacion es impracticable, escepto para barquichuelos de muy poca cala. Así, en el estado actual de las cosas, el viajero que quiere ir de Alejandría á Suez tiene que recorrer un trayecto de 250 millas. En Alejandría necesita embarcarse en el canal abierto por Mehemet-Alí á costa de tantas vidas humanas; vése en seguida precisado á saltar en tierra cerca del Nilo, en Atfeh, punto extremo donde se ha elevado un malecon para contener las aguas del canal cuando el nivel del rio es inferior; luego sube otra vez á bordo de un vapor que lo trasporta á Boulack, arrabal y puerto del Cairo. Desde allí hasta Suez se continúa el viaje á través del desierto, sobre dromedarios, camellos ó asnos, á la usanza de otros siglos.

Despues de esta esposicion, se echa de ver que los mercaderes de toda especie que comercian entre la Europa y las regiones meridionales del Asia, continuarán haciendo sus espediciones por el cabo de Buena Esperanza, antes que someterse á la lentitud actual del camino de Suez. El restablecimiento del antiguo canal tampoco remediaría la dificultad; porque en el discurso de 92 millas desde Suez á Bubasta, se encontrarían todos los embarazos y detenciones anejos á la navegacion del canal de Mehemet-Alí. Esta solucion sería tanto mas defectuosa, cuanto que, segun los ingenieros franceses, aun en las suposiciones mas favorables no podria efectuarse esta navegacion sino durante dos terceras partes del año. Nuestros planes deben tener otra base; la cuestion que debe resolverse para las necesidades del comercio inglés, es la siguiente: ¿No es posible abrir un canal navegable, cortando el istmo en línea recta y por

su parte mas angosta, desde la bahía de Tyneh hasta Suez?—ó bien: Si el camino recto debe encontrar obstáculos insuperables, ¿no puede utilizarse la hondonada de los lagos hasta Serapeum, llevándolo desde allí en línea recta hasta la bahía de Tyneh? La primera de estas direcciones sería mucho mas corta; pero la segunda ofrecería la ventaja de un trabajo artificial menos considerable, sobre todo si para acercarse al Mediterráneo, se pudiese aprovechar el largo valle que enlaza los lagos Amargos con el brazo pelusiaco.

Nuestro lector se encuentra desde ahora en estado de comprender perfectamente los diversos planes concebidos para la reunion de los dos mares.

El proyecto mas antiguo, que obtuvo muchos elogios cuando se publicó, es el de M. Lepère. Este ingeniero habia estudiado el istmo de Suez con un esmero estremo durante la ocupacion del Egipto por el ejército francés que mandaba el general Bonaparte. Jamás Napoleon en ninguno de los proyectos que formó, ya para la gloria indestructible de su nombre, ya para la grandeza sin límites de la Francia, mostró mas ardor que en esta ocasion. Pero la espulsion de los franceses no tardó en ser un obstáculo para la ejecucion del proyecto de M. Lepère; y aun hoy debe dudarse que los medios propuestos por él, correspondiesen completamente á los deseos y á las esperanzas que habia infundido. Puede decirse que, salvas ciertas adiciones y ciertos perfeccionamientos modernos, tales como un sistema regular de esclusas, el nuevo plan se reducia en suma á una simple restauracion del canal de los Reyes. M. Lepère decia tambien que se podria construir subsidiariamente un canal entre Serapeum y Tyneh, que debia llevar á 120 millas el desarrollo total; pero la única parte del proyecto detenidamente estudiada, era la comunicacion de Suez con el brazo pelusiaco, que debia ser abierta de nuevo y profundizada, al mismo tiempo que se debian establecer y perfeccionar los canales que la enlazaban con las ciudades de Alejandría y del Cairo. Proponia la construccion de siete esclusas y de un inmenso receptáculo en el punto central, donde debia empezar el canal accesorio de Serapeum á Tyneh. Pensábase obtener así una altura media de 18 pies de agua durante las crecidas del Nilo. Para precaberse contra la accesion de las arenas del desierto, se debia encajonar el canal entre dos muros, elevados hasta cuatro pies sobre la mayor altura de las aguas. El costo desde Suez hasta el Nilo estaba calculado en 691,000 libras (unos 66 millones de reales), cantidad que relativamente parecia insignificante, si

tenemos en cuenta que se trataba de un rio artificial de 92 millas de largo, conducido entre murallas, provisto de esclusas y de numerosos receptáculos. Verdaderamente, la adicion del ramal de Tyneh hacia subir la suma total de los gastos á 2.000,000 de esterlines (cerca de 2.000,000 de reales). Esta última parte del proyecto no estaba mas que superficialmente estudiada, sin duda porque la desembocadura del canal en una costa sin defensa, como la de Tyneh, quedaría muy espuesta á los ataques de la poderosa potencia marítima cuya superioridad acababa de manifestar en la victoria que destruyó á Aboukir.

Tal es por lo menos nuestra opinion; mas como agradará ciertamente saber las razones alegadas por los ingenieros franceses para justificar la preferencia que concedian á una larga y sinuosa navegacion interior, sobre una comunicacion directa de los dos mares, insertamos lo siguiente, segun se lee en las relaciones publicadas. «Los autores antiguos nos dicen que los diferentes príncipes que intentaron reunir los dos mares, tuvieron necesariamente que valerse del Nilo, porque en la línea de Suez á Pelusa encontraban un obstáculo, casi insuperable, en la estrema movilidad de las arenas del desierto desde los lagos Amargos hasta el lago Menzaleh. El establecimiento de una nanavegacion interior suministraria evidentemente un medio fácil de conseguir el mismo objeto. Los egipcios, por otra parte, no habrian querido hacer desembocar el canal en el Mediterráneo, que ellos llamaban un mar borrascoso, porque no querrían esponerse á los ataques de los griegos, á quienes al parecer temieron vivamente por largo tiempo. Las circunstancias actuales permitirían con mas conveniencia sin duda, la apertura directa del istmo; pero otras razones militan en favor del antiguo sistema. ¿Podríase, por ejemplo, en la hipótesis de una reunion directa de ambos mares, hallar en la costa lisa de Pelusa un lugar á propósito para el puerto que sería indispensable construir? No puede negarse que la creacion de un establecimiento marítimo sería de una dificultad estrema en la parte septentrional del Delta, enteramente formada por los aluviones y acrecentada incesantemente por los depósitos anuales del Nilo, al mismo tiempo que los ataques por la parte del mar serían siempre muy peligrosos. Los numerosos naufragios de que ha sido teatro esta parte del litoral, prometen al navegante riesgos tan inminentes como los que encuentra en las Boghaz del Nilo. Tambien es indudable que bajo la influencia de los vientos del nor-oeste, tan frecuentes en el Mediterráneo, el puerto de Alejandría y la rada de Aboukir habrian sido cegados si estuvie-

sen situados al este de las bocas del rio. Y si el puerto de Alejandría, tan magnífico en otro tiempo, conserva todavía algunas de sus antiguas ventajas, las debe menos á los trabajos de conservacion, hace mucho tiempo descuidados por una administracion indolente, que á la naturaleza misma de las rocas que forman la vecina costa... Por último, como la union de los dos mares por el intermedio del Nilo ofrece la combinacion mas favorable á la actividad de las relaciones entre las diversas plazas comerciales del Egipio, creemos que es preferible adoptar la direccion primitiva del canal de los Reyes, que tenia su orígen en el Nilo, cerca de la antigua Bubasta.»

La primera seccion del canal de los Reyes, así restaurada, habria comenzado en Bubasta, y despues de un curso de doce millas, llegaría á la hoya del lago Abaceh; el nivel del fondo sería el de la menor altura de las aguas del Nilo, que en el Cairo es superior en diez pies á la altura media del Mediterráneo. Dos muros sólidamente construidos, elevados hasta cuatro pies sobre la mayor altura de las aguas, debian, como hemos dicho, preservar de todo evento esta parte del canal, cuyo acumulamiento de arena se evitaría sometiéndola á una corriente rápida que hubiese tomado su origen en el Cairo. La segunda seccion comprendia el largo valle situado entre el lago Abaceh y Serapeum: su nivel debia ser igual al de la primera seccion, y se pensaba conseguir en él una altura de 18 pies: debia abrirse todos los años en el mes de agosto, y dejarlo navegable hasta el de marzo siguiente (1). La tercera seccion, que era la de la hondonada de los lagos Amargos, debia ser alimentada por el Nilo y por el mar Rojo alternativamente. Sus aguas debian ser mantenidas al nivel de las bajas mareas de Suez, es decir, á dos ó tres pies mas altas que las de la segunda seccion durante las grandes crecidas del Nilo: en el resto del año, por el contrario, su altura viene á ser superior desde uno hasta nueve pies. La cuarta y última seccion, de casi trece millas de largo, estaba formada por la cortadura que unia el estremo meridional de los lagos Amargos con el puerto de Suez: su

(1) El Nilo comienza á elevarse en el solsticio de estío: la inundacion crece hasta el equinoccio, despues del cual disminuye progresivamente. Entre setiembre y marzo es, por lo tanto, cuando se ejecutan los trabajos del campo. Deleitoso es entonces el aspecto del paisaje, porque es el tiempo de la florescencia y el de la recoleccion. El dique del Nilo se divide en el Cairo en la avenida de setiembre, y algunas veces en los primeros dias de octubre. Despues del mes de marzo se hiende en grietas tan profundas, que es peligroso atravesar los campos á caballo.

(*Memorias de Napoleon*, escritas en Santa Elena.)

constante nutricion estaba abundantemente asegurada por las aguas del golfo. Seis ó siete esclusas de grandes dimensiones se colocarían en diversos puntos de la línea canalizada, y la eficacia de su accion sería perfeccionada por el establecimiento de un inmenso receptáculo. La principal dificultad parece haber sido la reunion de las secciones segunda y tercera, porque era menester evitar la mezcla de las aguas del mar con las del rio, cuyas cualidades higiénicas hubieran desaparecido.

El verdadero obstáculo para la reunion directa de los dos mares, era seguramente el que dejamos indicado. Los franceses se veian obligados á adoptar el intermedio del Delta y de la ciudad de Alejandría, de la cual hubieran hecho una grande fortaleza. En concepto de Napoleon, el estado de guerra era el estado normal del mundo empeñado para siempre en la lucha de la Francia y la Inglaterra. No hay, pues, que admirarse oyendo á los ingenieros franceses espresarse con tan poca confianza con respecto á la comunicacion de Suez con Tyneh, y viendo condenada su incontestable capacidad á descubrir los medios de vencer las dificultades que se interponian entre el deseo y la posibilidad de crear un buen sistema de navegacion á través del istmo. Napoleon, que mientras buscaba medios de estimular el celo de sus ingenieros, estuvo á punto de ser sepultado en las aguas del mar Rojo, poco mas ó menos como el Faraon Tetmosis III cuando perseguia á los hebreos, tenia el deseo ardiente de dar su nombre á esta grande obra. Era este uno de los sueños ambiciosos que la batalla del Nilo desvaneció bien pronto. Pero escuchemos las palabras aduladoras de los ingenieros franceses: «Para ejecutar un trabajo de esta importancia, dicen, convendria al Egipto un gobierno sábio é ilustrado, estable y reparador, tal como la Francia ha proyectado fundarlo al disponer esta memorable espedicion.» Estas son las palabras consignadas en la grande obra de la comision de Egipto, monumento eterno de la gloria del general en jefe: palabras que han llegado á ser para los contemporáneos y para la posteridad, un testimonio irrecusable de los vastos y benéficos proyectos que caracterizaban el génio de Bonaparte en medio de sus mas rápidas conquistas.

No debe desanimarnos el tan encomiado trabajo de los ingenieros franceses. Para determinarnos á acometer la grande empresa de comunicar los dos mares africanos, tenemos motivos mas elevados, necesidades de naturaleza mas imperiosa que una ambicion hábil, pero vulgar. Estamos obligados ademas, en este siglo en que tanto preponderan los intereses ma-

teriales, á tener en cuenta consideraciones puramente pecuniarias. Cuando entre nosotros existe aun la reaccion que debia seguir á nuestras temerarias empresas de un camino de hierro, no nos es permitido esperar que la cortadura del istmo de Suez excite suficientemente la energía de la nacion ó la solicitud del gobierno. Tal estado de inercia no puede ser durable, y cuando llegue á despertar el pais, creemos que uno de los objetos principales de un período de actividad nueva, será la fácil rapidez de nuestras relaciones con el Asia. ¿No nos ha sido prometido ya el algodon como uno de los próximos y permanentes productos de la India? ¿Qué barrera podrá detenernos cuando se trata de obtener con prontitud un artículo tan necesario á la prosperidad de nuestra industria y al bienestar de nuestras poblaciones?

La falta de profundidad, tanto en la costa del Mediterráneo como en el golfo Arábigo, es, á no dudarlo, una dificultad formidable, que solo podrá vencerse con el auxilio de trabajos discretamente concebidos, y á costa de sacrificios muy considerables. Es necesario á todas luces crear puertos artificiales, alzar largos muelles y construir grandes estanques provistos de esclusas á los dos estremos del canal, si ademas de los ligeros paquebotes, se destina á dar paso á los buques comerciales de alto bordo. Los gastos de semejantes obras, agregados á los de apertura de la via navegable, serán necesariamente enormes. Y hé aquí por qué siempre hemos pensado que no debia emprenderse la obra sino sucesivamente, y en razon del aumento que tome el tránsito desde un mar al otro. Hágase desde luego un camino de hierro; ábrase en seguida un canal para las embarcaciones de poca cala; facilítese, por último, á los grandes buques mercantes de Inglaterra y del resto del mundo una ancha via navegable terminada por dos puertos situados á sus estremos. Tal es la progresion que igualmente propone con respecto al istmo de Panamá.

Tambien ha tratado esta cuestion un autor mas moderno que M. Lepère y que M. Maclaren; el capitan James Wetch, del cuerpo real de ingenieros. Declara terminantemente este oficial, que el dinero y el trabajo de la Inglaterra *pueden por sí solos* terminar la cortadura del istmo con útiles y duraderas condiciones. Seguramente es esta una aseveracion demasiado atrevida, por mas patriótica que sea. No se concibe por qué los brazos y los capitales de cualquier otra nacion, si la impulsaban intereses tan poderosos como los nuestros, serían incapaces de llevar á cabo la misma tarea, con las mismas condiciones

de utilidad y duracion. La diferencia de las fuerzas no podria, en efecto, resultar mas que de la desigualdad de intereses; y si á pesar del concurso de muchas circunstancias contrarias, creemos firmemente que nuestro pais podria realizar la union de entrambos mares, es porque esta medida no tardará en ser indispensable para el sostenimiento de nuestro imperio. Todas las naciones reportarían inmensas ventajas de la creacion de un nuevo camino abierto á la navegacion; tambien se ha alegado sériamente esta evidente ventaja, ofrecida á los estados europeos mas cercanos al África, como un argumento propio para alejar á la Inglaterra de una empresa cuyo resultado sería problemático. Encontramos en esto uno de los antiguos recelos de aquella teoría gastada, miserable tejido de errores, que pretendia enseñar que un pueblo no es rico y floreciente sino cuando sus vecinos son indigentes y desgraciados. Es cierto que á las comarcas de Europa mas cercanas de Oriente proporcionará la cortadura del istmo considerables beneficios; pero nuestro egoismo debe encontrar en esto mismo un motivo de satisfaccion, pues es sabido que el desarrollo del comercio, cualesquiera que sean los medios empleados, acaba siempre por dar la mejor parte de los provechos á los capitales mas inteligentes y abundantes. Y por esta razon nos parece que la proposicion del capitan Wetch, levemente modificada, debia ser la siguiente: «El dinero y el trabajo de la Inglaterra *ejecutarán por sí solos* la seccion del istmo de Suez, con útiles y duraderas condiciones.»

El capitan Wetch cree que esta obra tan necesaria, cuyos resultados lograrán un estenso porvenir, debe terminar con la apertura de un canal directo de Suez á Tyneh.

Prescindiendo de la grave objecion suscitada contra el plan de los ingenieros franceses, sobre la interrupcion de la navegacion por espacio de cuatro meses, asegura que el lecho de un canal privado de corriente, no tardaría en ser otra vez obstruido por la arena; y añade que la construccion de las esclusas ocasionaría un gasto excesivo, mientras que su conservacion exigiría dispendios anuales en extremo onerosos. Cree asímismo que las hoyas de los lagos secundarios situados entre Suez y el gran lago Menzaleh, no ofrecen mas que una facilidad ilusoria, que ha apartado la atencion de los ingenieros del único sistema eficaz, es á saber, la apertura de un canal recto, cuyo curso siempre sería fácil dominar, y cuya superioridad es evidente comparado con una via tortuosa trazada por medio de la arena movediza y sometida á múltiples y variables influencias.

Suscita aun otra objecion bastante grave, haciendo observar que la superficie estensísima de los lagos anularía, ó á lo menos disminuiría considerablemente, la fuerza de la corriente originada del mar Rojo; finalmente, admite como principio esencial, que un gran canal destinado á dar paso constante á los innumerables buques procedentes de los mares de Europa y de los de Asia, debe ser absolutamente libre y desembarazado de toda causa local de perturbacion, tales como la inundacion de un valle, ó la crecida de un rio, ó el interés particular del comercio de Egipto, llamado en todos los casos á reportar indirectamente enormes beneficios. Todas estas proposiciones son seguramente incontestables.

Fácil nos será resumir los detalles del plan del capitan Wetch. Segun M. Lepère, la altura de la pleamar en Suez es superior en 30 pies y 6 pulgadas francesas ó 32 pies y 6 pulgadas inglesas, al nivel del Mediterráneo durante la baja mar en la costa opuesta. La altura media de la marea en Suez sería de 5 pies y 6 pulgadas francesas ó 5 pies y 10 pulgadas inglesas, en tanto que sobre la costa de Tyneh las variaciones se reducirían á 1 pie francés solamente. Admitiendo la exactitud de estas medidas, el capitan Wetch llega á fijar en cerca de 30 pies ingleses la superioridad del nivel del golfo de Suez relativamente al Mediterráneo. Resultaría, pues, para el canal de Suez á Tyneh, cuya longitud es de 75 millas, un declive de 5 pulgadas inglesas por milla. La corriente producida por este declive, si estaba arreglada convenientemente, y sobre todo si se evitaba su disminucion dejándola perderse en las cuencas de los lagos, sería de un efecto suficiente, no solo para mantener incesantemente limpio el canal, sino tambien para barrer los montones de arena y de cieno que, al desembocar en el Mediterráneo, hacen difícil, si no imposible, el acceso de los buquesde un número crecido de toneladas. Las dimensiones admitidas por M. Wetch para la via navegable serían una profundidad de 21 pies ingleses por una anchura de 96 pies en el fondo y 180 en la superficie. Segun el mismo ingeniero, el terreno en que debería ejecutarse la escavacion es ligero, pero de naturaleza bastante tenaz para escusar el sosten de los muros; bastarían fuertes repechos de fábrica, aun concediéndole una larga duracion. Construido de este modo, el canal quedaría sometido en todos sus efectos á la voluntad del hombre. Por el contrario, no sería igual el torrente, cuya produccion es segura, si se siguiese el consejo de una persona que decia con tono resuelto: «que faltaba simplemente practicar un corte del angosto montecillo de

arena que se eleva algunos pies solamente sobre el golfo Arábigo, y abandonar las aguas á su curso natural hácia el lago Menzaleh, como sucedia primitivamente, segun el testimonio de los geólogos.» Así es, nos dicen, como se ha formado el estrecho de los Dardanelos; pero allí el terreno tenia diferente configuracion: en el istmo de Suez no existen como en los Dardanelos, dos cadenas paralelas de rocas para limitar la cuenca de los lagos, para encajonar el canal y determinar su profundidad; y por consecuencia resultaría una vasta superficie de arenas movedizas y de pantanos practicables solamente para ligeras navecillas, sin hablar del peligro de sumergir el Delta. Una vez libres de este obstáculo que las detiene, las aguas no podrian ser contenidas. Por esto el capitan Wetch propone establecer la comunicacion del canal con el golfo, por medio de una série de esclusas practicadas en un sólido macizo de fábrica, de modo que se pudiese siempre disminuir ó suspender la corriente procedente del mar. La escasa profundidad del golfo en Suez se remediaría retirando el puerto hácia otro punto de la costa, y construyendo en él largos muelles y estanques con esclusas. Construcciones semejantes se ejecutarían en la orilla del Mediterráneo, y el costo total del proyecto, calculado en 2.121,000 libras, podria, por efecto de eventualidades imprevistas, fijarse en la suma redonda de 2.250,000 libras (unos 220 millones de reales). Esta enorme cantidad se cubriría en un breve plazo, si el canal pudiese admitir los grandes buques mercantes, con un derecho módico que se les exigiría en proporcion al número de toneladas. Y si algun óbice imprevisto é insuperable se opusiese á la eleccion de la línea recta desde Suez al Mediterráneo, el capitan Wetch cree que la combinacion mejor y preferible es la construccion de un canal directo de Serapeum á Tyneh. La distancia es de 47 millas, á las cuales es necesario añadir trece y media para la cortadura entre los lagos Amargos y Suez, formando así un conjunto de 60 millas y media de via artificial. Hay, pues, una disminucion de longitud en cuanto á los trabajos que deberían ejecutarse, pero esta reduccion es tan solo aparente; porque en proporcion de la evaporacion y de la absorcion ocasionada por los lagos Amargos, sería preciso duplicar la capacidad del canal desde Suez hasta los lagos, á fin de mantener el nivel de estos y obtener una corriente bastante rápida entre Serapeum y el Mediterráneo.

Tal es el plan del capitan Wetch. Muchos otros proyectos se han publicado; pero se diferencian tan poco de los dos sistemas que acabamos de analizar, que sería supérflo detenernos en su

exposicion. La simple reconstruccion del canal de los Reyes, buena para facilitar las comunicaciones de la cuenca del Nilo con Suez y la Arabia, no corresponde en manera alguna á los intereses actuales de la Inglaterra. Un canal recto, capaz de contener navíos, satisfaría por el contrario á todas las necesidades: esta es la única empresa cuya ejecucion se puede aconsejar; es tambien la única cuyo término nos parece posible. No es difícil abrir un canal. Los míseros fellahs de Mehemet-Alí, muriendo de hambre, careciendo de instrumentos, privados del auxilio de nuestras máquinas, llegaron á practicar un foso de 50 millas de longitud. Sin embargo, hasta que el tiempo la haya desvanecido, una duda subsistirá en todos los ánimos. Las mismas causas de destruccion que inutilizaron uno tras otro los esfuerzos sucesivos de los Faraones, de los reyes persas ó macedonios, de los emperadores de Roma y de los califas de Arabia, ¿no volverán á comprometer la existencia de los trabajos que nuestro siglo vea terminar? Las arenas del desierto de Suez, tan móviles, tan ligeras, tan rápidamente arrastradas por el viento mas leve, ¿no volverán á acumularse en el lecho del canal? Las cinco pulgadas de declive por cada milla, ¿no serán insuficientes para evitar este acumulamiento? Siendo así, habria necesidad de limitar la vía navegable con muros elevados por uno y otro lado, y esta adicion, acaso ineficaz, ejercería una influencia incalculable en la suma definitiva de los gastos. Un francés, M. Lecourt, ha aconsejado plantar hileras de árboles y arbustos del desierto, que servirían de resguardo contra las nubes de arena transportada por el viento. Ignoramos si este recurso tendria algun valor, y prescindiendo de incertidumbres ó retrasos que semejantes plantaciones llevan consigo, no podemos menos de creer que prestarían una proteccion insuficiente. El capitan Wetch manifiesta la confianza que le inspira otra observacion. «Para limpiar un canal, dice, yo tendria muy en cuenta la eficacia de una corriente de agua salada que desemboca en una masa de agua dulce, porque en el momento del encuentro, el movimiento que se efectúe estará determinado por la diferencia de peso específico. Así, el agua del Nilo, cuyo peso específico es como 100, al llegar al Mediterráneo cuya gravedad específica se halla representada por el número 103, tiende naturalmente á elevarse á la superficie y pierde en el instante toda accion con respecto al fondo; pero me inclino á creer, sin que no obstante pueda asegurarlo, que el agua del mar Rojo es mas salada, y por consecuencia tiene mayor peso que la del Mediterráneo.» Si el capitan Wetch habla de la eje-

cucion de su proyecto con tan grande confianza, muchos eruditos manifiestan abrigar la misma esperanza.

Por otra parte, preciso es confesarlo, espíritus menos atrevidos rechazan la posibilidad de ejecutar una obra duradera, por mas que el mundo esté acostumbrado ya á ver que se realizan muchos imposibles. Las obras que vemos llevar á cabo diariamente, acrecientan incesantemente la tendencia general que niega la existencia de obstáculos insuperables para la ciencia de los ingenieros modernos, cuando la importancia del resultado que ha de obtenerse es proporcionada á la dificultad que se ha de vencer. Por lo tocante á la cuestion que nos ocupa, ¿quién podria dudar que su feliz solucion debe obtener la recompensa mas completa? ¿No está ya reconocido por los hombres mas doctos de nuestro pais, no será tambien un principio tradicional de nuestro gobierno, que el bienestar y la prosperidad de la Inglaterra exigen á toda costa el desarrollo indefinido de esa poderosa actividad comercial, que favorecida recientemente por la inmensa fuerza del vapor, ha contribuido ya tan profundamente á consolidar la union de las dispersas partes de nuestro vasto imperio? El capitan Wetch observa con mucho juicio que el comercio recibiría necesariamente un fuerte impulso hácia el istmo de Suez, y que los medios de cambio se multiplicarían hasta el infinito entre los lugares que, situados á los dos estremos de la línea recorrida, no pueden ahora sostener con ventaja ninguna relacion por lo dilatado del antiguo camino. Con razon se debe esperar que las mercancías enviadas á través del istmo de Suez ascenderán á un millon de toneladas por año, y que con el tiempo esta cantidad llegará á duplicarse. La energía que la Inglaterra ha desplegado para organizar las relaciones internacionales, ha hecho de nuestro pais el centro del comercio del mundo, el foco de luz que ilumina á la vez el presente y el porvenir de la civilizacion. La Inglaterra es á un mismo tiempo el gran comercio, el gran banco y el gran almacen del globo. Cualquiera comprenderá que esta posicion, tomada antes que ninguna otra nacion, es una garantía para nuestro porvenir.

De todos modos, la reforma del tránsito desde el Mediterráneo al mar Rojo, debe empezar por la construccion de un ferro-carril. Una creacion de esta naturaleza no podria encontrar ningun obstáculo grave en un pais llano como el de Egipto. Esta es tambien la opinion de M. Galloway, que habiendo sido llamado en 1834 á estudiar el camino del Cairo á Suez por órden de Mehemet-Alí, se expresa en estos términos: «Su alteza,

previendo el acrecentamiento de relaciones con la India que debia resultar de introducir la navegacion de vapor en el mar Rojo, resolvió hacer un camino de hierro en el desierto entre el Cairo y Suez; al efecto, encargó á mi difunto hermano Galloway-Bey la redaccion del proyecto y del presupuesto cuya ejecucion fué confiada á nuestra casa. En su virtud, se tomaron todas las disposiciones preparatorias, y se proporcionaron las máquinas, como tambien una gran parte de los carriles. Por desgracia, los agentes de las potencias extranjeras, á quienes motivos políticos les hacian oponerse á esta empresa, emplearon todos los medios imaginables para disuadir al virey de llevar á cabo su deseo; pretendieron principalmente que el producto incierto del tránsito no bastaría para cubrir los gastos de construccion y conservacion del ferro-carril. Poco tiempo despues, su alteza se encontró envuelto en todas las dificultades de la guerra de Siria, y el negocio quedó en tal estado.»

M. Galloway opina que un camino de hierro ofrece el solo medio posible de facilitar el camino del Mediterráneo á Suez; pretende al mismo tiempo que un canal destinado á servir de vehículo á los buques sería impracticable. «Al servirme de esta espresion, añade, no quiero decir que la construccion del canal sea imposible; pero creo que causará gastos demasiado considerables para que el proyecto sea admisible bajo el aspecto financiero.» Ya hemos hablado de las intrigas de que fué teatro la corte del bajá, y de la loca alegría de que Inglaterra fué objeto por parte de algunos estados de Europa con motivo del camino de la India antes de los acontecimientos de 1840. M. Galloway viene á confirmar nuestros asertos en este punto: «Desgraciadamente para los intereses del Egito, de la Inglaterra y de la Europa, tan pronto como se concibe un proyecto para utilidad comun de Inglaterra y otros paises, todos los cuerpos diplomáticos toman las armas.»

No es un camino de hierro establecido á través del Delta el que favorecerá mejor los intereses de la Gran Bretaña y de la Europa. La línea que va á comenzar M. Stephenson por cuenta del bajá de Egipto, parece que debe ser elegida desde Alejandría al Cairo. Tal vez sea esta una empresa provechosa en cuanto al producto que pueda dar; tal vez sea muy útil á los viajeros si se prolonga hasta Suez; pero no satisfará sino imperfectamente las necesidades de nuestro comercio, y solo se la puede considerar como un expediente provisional, hasta que el progreso del tránsito venga á determinar la creacion de una línea de ferro-carril entre Tyneh y Suez. En la hipótesis de esta

creacion, observa el capitan Wetch que ademas de los gastos y los retrasos que el transbordar ocasiona, la bahía de Tyneh, privada de la corriente que produciría el canal de Suez por efecto del declive de cinco pulgadas por milla, no sería abordable mas que para pequeños bajeles. La objecion es harto grave; pero, á pesar de todos los inconvenientes inevitables, el camino de hierro directo nos sería de inmensa utilidad. *Se podria seguramente hacer independiente su uso del soberano de Egipto*; y el rápido acrecentamiento del transporte de viajeros y mercancías probaría aun á los ánimos mas tímidos, que la grande empresa de un canal marítimo puede ser acometida sin el mas leve peligro comercial, aun suponiendo (que no lo concedemos) que el gobierno británico debiese mostrarse indiferente y pasivo. Bien pronto produciría otros resultados, mucho mas importantes que simples beneficios pecuniarios. Ciudades florecientes se edificarían á los dos estremos del ferro-carril; merced al fácil empleo de las aguas del Nilo, todos los pantanos del istmo se cubrirían con una rica navegacion; líneas de fanales alumbrados por el gas harían palidecer las vetustas lámparas de la Meca; en suma, el génio enérgico de la Inglaterra, triunfando del indolente fatalismo del Oriente, obraría maravillas en medio de las estériles arenas que, por espacio de miles de años, han destruido los esfuerzos de los Faraones del Egipto y de los conquistadores que allí fueron de tan diversos paises.

¡Todo eso no es mas que un sueño irrealizable! exclamará el escéptico. No seamos tan incrédulos. El viaje de Edimburgo á Londres, ejecutado en nueve ó diez horas, ¿no parecería tambien un sueño hace veinte y cinco años? ¿No nos parece todavía la realizacion de un verdadero sueño, de un milagroso prodigio, la conquista de ese magnífico imperio, del cual ninguna barrera podrá de hoy mas separarnos? Diríjase una mirada retrospectiva sobre el desarrollo sucesivo de nuestra dominacion, y dígasenos despues si los progresos que esperamos son tan solo quiméricas ilusiones. En 1774 fué únicamente cuando los buques ingleses procedentes de Bombay ó de Madrás, osaron penetrar en el mar Rojo y subir por él hasta Suez. Esta empresa, entonces inaudita, excitó la indignacion del Gran Señor hasta el punto de que en un firman, que apenas cuenta ahora 60 años de fecha, anunció solemnemente que no toleraría jamás semejante audacia por parte de los hijos de las tinieblas. «Os lo declaro, escribia el irritado sultan al bajá de Egipto, el mar de Suez está reservado para servir de camino á los nobles peregrinos de la Meca; el puerto de Suez pertenece á las

dos ciudades santas que hacen brillar la luz de la verdad y la antorcha de la ley del profeta. Meca la docta y Medina la venerable existen para proclamar la religion y la justicia. Por tanto, ordeno que los cristianos que osaren venir á estas ciudades, sean reducidos á prision y se les embargue todo cuanto lleven; y que nadie sea tan temerario que les devuelva la libertad.» Siguen luego los motivos en que se funda el formidable sultan para exigir la enérgica aplicacion de las prescripciones esclusivas de su política. «Hemos inquirido, prosigue, de los hombres mas sábios y de los que estudian la historia de las naciones y que saben cuales han sido desde muy antiguo los negros proyectos de los cristianos. Esos infieles, despreciando todos los trabajos, viajando por tierra y por mar, se dedican á trazar planos de todos los paises que atraviesan; conservan estos dibujos á fin de servirse de ellos con el tiempo y apoderarse de los reinos, como lo han hecho en la India y en otras partes. Relaciones nos ha dirigido tambien el serif de la Meca, cuyo nombre sea honrado, para manifestarnos que los malditos cristianos, no contentos de su tráfico con la India, habian hecho acopio de café y otros géneros en el Yémen para llevarlos á Suez, con gran detrimento de nuestro puerto de Jeddah. Nuestra indignacion imperial no conoce límites desde que sabemos lo que ha sucedido; sobre todo, desde que consideramos hasta qué punto han llevado las cosas en la India esos mismos cristianos que, por espacio de muchos años, habian hecho su comercio asegurando que no eran mas que unos honrados mercaderes, incapaces de maldad ó de traicion; y que en seguida, engañando á los indios, pobres insensatos demasiado ciegos para comprender la astucia, se apoderaron de sus ciudades y los redujeron á la servidumbre.... Por otra parte, ya se sabe cuán espantosa es la rabia que los cristianos sienten contra los musulmanes, porque estos profesan distinta religion y porque son los señores de Jerusalen. Así, pues, todos los que mantengan relaciones con los cristianos, serán castigados por Dios en este mundo y en el otro. Y por esta razon, no consentireis que los barcos de los infieles puedan ir y volver incesantemente á Suez. Nuestro poder es grande, y como él lo es nuestro mandato imperial. Si los buques cristianos y particularmente los ingleses osaren presentarse en el puerto de Suez, prended al capitan y todo el cargamento, porque estos rebeldes y agresores merecen perder su libertad y sus bienes, etc.»

Estas órdenes rigurosas del piadoso sultan no fueron desde luego ejecutadas, porque el bajá del Cairo y el primer bey, que

tenian interés en el comercio ilícito de Suez, dejaron dormir el firman. Pero al fin vino de Constantinopla un nuevo bajá portador de órdenes terminantes; y habiendo tratado los ingleses de transportar por el desierto al Cairo mercancías que constituian el cargamento de algunos buques, fueron atacados y despojados de ellas, y se les abandonó desnudos y ensangrentados entre la arena. Una corbeta de guerra debió ser despachada para evitar la repeticion de tales violencias. Seguramente estamos muy lejos de que así suceda, y podemos creernos menos distantes de la época en que un ancho canal conducirá pacíficamente nuestras naves al mismo puerto de Suez cuya entrada nos está interdicha. Nos acordamos de los alegres sarcasmos de la *Quarterly-Review* cuando recibió la absurda noticia de que cierto ignorante y presuntuoso, llamado Stephenson, se habia atrevido á probar que, con el auxilio del vapor, tal vez no sería imposible lanzar las criaturas humanas en el espacio con una velocidad de 20 millas por hora....

La duda que paraliza, la esperanza que anima, la desconfianza que intimida y la fé que alumbra, no cesan de representar su papel, tanto en el mundo físico como en el mundo moral; y sin embargo, no negaremos que el áncora que retiene el navío no deja de prestar tambien su utilidad. De ningun modo queremos despreciar las grandes cosas que se han hecho. La raza inglesa se halla esparcida por toda la tierra, y sus pasos han sido los de un gigante. Se le ha pintado con tanta verdad como acierto, diciendo: «La diana que todas las mañanas toca el soldado inglés, sigue al sol en su curso, y le acompaña en todas las horas sucesivas. El globo terrestre resuena sin interrupcion con los acordes de la música guerrera de los soldados ingleses.»

En cuanto á nosotros, tal es nuestra creencia; la Inglaterra y algunas otras naciones á su ejemplo, nos parecen llamadas á grandes trabajos que dejarán en la oscuridad los hechos mas brillantes de la historia. Entre las obras del porvenir se nos presenta en primer término la apertura de los istmos de Panamá y de Suez, que multiplicando y estrechando los dichosos lazos que unen con la Gran Bretaña pueblos de todos los climas, de todas las razas y de todas las creencias, unirá para siempre la prosperidad general de las naciones á la felicidad de nuestra patria, su seguridad á nuestro poder, su independencia á nuestra libertad.